



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 321]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 7, 2014/कार्तिक 16, 1936

No. 321]

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 7, 2014/KARTIKA 16, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 31 अक्टूबर 2014

सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतत् द्वारा, कोच्चि पत्तन न्यास से पत्तन के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) पर विनयात्री / असंगी सामानों से भरे कंटेनरों को खाली करने हेतु संशोधित प्रभार लागू करने से संबंधित प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/9/2014-सीओपीटी

कोच्चि पत्तन न्यास

...

आवेदक

गणपूर्ति:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रमण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चंद्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(सितंबर 2014 के 30वें दिन पारित)

यह प्रकरण कोच्चि पत्तन न्यास से असंगी (विनयात्री) सामान से भरे कंटेनरों को पत्तन के कंटेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) पर खाली करने के लिए संशोधित प्रभार लागू करने हेतु प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीओपीटी का प्रचलित दरमान, सीएफएस पर कंटेनर भरने / खाली करने और अन्य पत्तन सुविधाओं के प्रभारों के सहित, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 के जरिए अनुमोदित किया गया था, जो राजपत्र सं. 165 के माध्यम से 10 जून 2013 को भारत का राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

3.1. सीओपीटी ने दिनांक 10 जनवरी 2014 के अपने प्रस्ताव के जरिए कंटेनरबद्ध बिन्यात्री सामान के लिए संशोधित खाली करने संबंधी प्रभारों की वसूली तुरंत लागू करने हेतु तदर्थ आधार पर अनुमति देने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है। इस संबंध में, सीओपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियों का सारांश नीचे दिया गया है:

- (i) सीओपीटी के न्यासी मण्डल ने दिनांक 28 दिसंबर 2012 की बैठक के संकल्प सं. 126 के जरिए पत्तन के सीएफएस में, जहाँ कार्गो कंटेनरों को भरा और खाली किया जाता है, कंटेनरबद्ध बिन्यात्री सामान (यूबी), जो प्रवासी भारतियों के निजी सामान होते हैं, के खाली करने संबंधी प्रचालनों को समेकित करने का प्रस्ताव अनुमोदित करने हेतु निर्णय लिया है। बोर्ड द्वारा पारित संकल्प की एक प्रति, दिनांक 28 दिसंबर 2012 की बैठक की कार्यसूची के साथ, प्रस्तुत की गई है।
- (ii) पत्तन के सीएफएस पर यूबी कंटेनरों को एकत्रित करने का प्रस्ताव, जिसका मूल उद्देश्य कंटेनरों को भरने और खाली करने संबंधी प्रचालनों को तार्किक / युक्तिसंगत बनाना है, कंटेनरों के भरने और खाली करने संबंधी प्रचालन निजी स्टीवेडोर्स से पत्तन द्वारा अपने हाथ में लेने की सिफारिश करता है, जिसके कारण यूबी मालिकों की प्रहस्तन लागत में महत्वपूर्ण कमी आएगी।
- (iii) सीएफएस पर कार्गो कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग केवल पत्तन ही पहले से कर रहा है जबकि पत्तन स्थित एक पृथक सुविधा बागेज शेड पर यूबी कंटेनरों को खाली करना फिलहाल पत्तन के श्रमिकों को तैनात करते हुए निजी प्रचालकों द्वारा किया जा रहा है। चूंकि पत्तन द्वारा अनन्य स्वयं ही प्रदान करने हेतु यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग अपने हाथ में लेने में कुछ अतिरिक्त व्यय करने होंगे, बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया था कि कार्गो कंटेनरों के प्रचलित भरने / खाली करने संबंधी प्रभारों का 150% तक यूबी कंटेनरों हेतु खाली करने संबंधी प्रभार प्रस्तावित किया जाए।
- (iv) यूबी कंटेनरों सहित सभी कंटेनरों हेतु भरने और खाली करने संबंधी प्रभार, इस प्राधिकरण द्वारा, सीओपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन से संबंधित आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी, दिनांक 1 अप्रैल 2013 के जरिए, निम्न प्रकार अनुमोदित किए गए हैं:

सीएफएस एवं अन्य पत्तन सुविधाओं पर कंटेनर भरने और खाली करने संबंधी प्रभार

क्रम. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)	
		20'	40' और अधिक
1	अर्ध कंटेनर भार हेतु	1380	2250
2	पूर्ण कंटेनर भार हेतु	2760	4500

- (v) वर्तमान में 20' कंटेनरों हेतु ₹ 7500 और 40' कंटेनरों हेतु ₹ 11250 राशि तक स्टीवेडोरिंग प्रभार निजी प्रचलकों द्वारा वसूल किया जा रहा है। (मुख्य स्टीवेडोरों द्वारा जारी किए गए प्रासंगिक बीजकों (बिलों) की प्रतियाँ प्रस्तुत की गई हैं।) स्टीवेडोरिंग प्रभारों का भुगतान यूबी के मालिकों का प्रतिनिधित्व करने वाले कस्टम हाउस एजेंटों (सीएचए) द्वारा किया जाता है जो बाद में पत्तन से पारेषण को निकालने हेतु यूबी मालिकों को जारी किए जाने वाले समेकित बीजकों में इसे जोड़ देते हैं। पत्तन द्वारा स्टीवेडोरिंग अनन्यरूप से अपने आप ही प्रदान करने हेतु अपने हाथ में लेलेने से यूबी के मालिकों द्वारा निजी प्रचालकों को किए जाने वाला इस भुगतान पूरी तरह बच जाएगा। तथापि, इस प्रकार स्टीवेडोरिंग पूरी तरह अपने हाथ में लिए जाने के कारण पत्तन द्वारा खर्च किया जाने वाले कुछ अतिरिक्त व्यय का भुगतान उपयोक्ताओं को करना होगा, जैसाकि बोर्ड द्वारा अनुमोदित किया गया है।

(vi) पत्तन न्यास द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग हस्तगत किए जाने के बाद, दिनांक 28 दिसंबर 2012 के बोर्ड के संकल्प के अनुसार, यूबी कंटेनरों का प्रस्तावित खालीकरने संबंधी प्रभार, कंटेनरों के प्रचलित भरने / खालीकरने संबंधी प्रभारों का 150% तक अर्थात् 20'एफसीएल की वर्तमान दर ₹ 2760 के विरुद्ध 20'यूबी कंटेनरों हेतु ₹ 4140 और 40'एफसीएल की वर्तमान दर ₹ 4500 के विरुद्ध 40' अथवा उससे बड़े यूबी कंटेनर हेतु ₹ 6750 होंगे। 20'यूबी कंटेनर हेतु ₹ 1380 राशि तक और 40' अथवा उससे बड़े (यूबी) कंटेनर हेतु ₹ 2250 राशि तक प्रस्तावित खालीकरने संबंधी अतिरिक्त प्रभार हो जाने के परिणामस्वरूप, यूबी के मालिकों को, 20' कंटेनर पर ₹ 6120 (7500-1380) तक और 40'अथवा उससे बड़े यूबी कंटेनरों पर ₹ 9000 (11250-2250) तक शुद्ध बचत होगी। इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 1 अप्रैल 2013 के आदेश माध्यम से अनुमोदित अन्य सभी प्रभारों में; अध्याय – V की (धारा) 5.2.2. और 5.2.5. पर प्रदत्त क्रमशः 'कंटेनरों हेतु भंडारण प्रभार' और 'निकाल कर रखे गए व्यक्तिगत सामानों हेतु भंडारण प्रभार', कंटेनर संबंधित प्रभार, में कोई बदलाव नहीं होगा।

(vii) कोच्चि पत्तन में प्रहसित यूबी कंटेनरों के ब्योरे नीचे दिये गए हैं:

यूबी कंटेनरों की मात्रा और उत्पादकता

वर्ष	मात्रा (बक्सा / टीईयू)	पत्तन श्रमिक गैंग (सं.)	प्रति गैंग पाली की उत्पादकता (टीईयू)
2013-14 (अप्रैल-नवंबर)	858 / 1129	174	6.5
2012-13	2357 / 2843	460	6.2
2011-12	1677 / 2110	319	6.6

(viii) पत्तन सीएफएस का प्रचालन, यूबी शेड प्रचालन के विपरीत, जहां प्रचालन दिन में एक ही पाली तक सीमित है, सात-धंटों की दो पालियों में होता है। पत्तन यूबी कंटेनरों के लिए एक फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) प्रति पत्तन-श्रमिक-गैंग मुफ्त उपलब्ध कराता है जब इनका स्टीवेडोरिंग निजी प्रचालकों द्वारा पत्तन के श्रमिक गैंगों को तैनात करते हुए किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप, स्टीवेडोर्स एक अतिरिक्त एफएलटी प्रति पत्तन श्रमिक गैंग किराये पर लेते हैं। यह विचार किए जाने से कि यूबी कंटेनर 100% विदेशी होते हैं और औसत निष्पादनता 6 टीईयू प्रति गैंग पाली है, इस (एफएलटी) किराए से जुड़ी लागत, ₹ 588 प्रति धंटा प्रति एफएलटी की दर से, ₹ 686 प्रति टीईयू ($588 \times 7/6$) परिणित होती है। किन्तु, जब पत्तन, यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग अपने हाथ में ले लेगा, तब खाली करने में कार्यरत पत्तन के श्रमिक गैंगों के साथ दो एफएलटी तैनात किए जाएंगे। अतएव, एक अतिरिक्त एफएलटी प्रति पत्तन श्रमिक गैंग की तैनाती का व्यय ₹ 686 प्रति टीईयू तक पत्तन को चुकाना पड़ेगा। निजी स्टीवेडोर्स प्रचालनों हेतु एक फोरमैन और एक गियरमैन भी नियुक्त करते हैं। यह महत्वपूर्ण है क्योंकि यूबी बहुत नाजुक होते हैं, और उन्हें सुकुमार अथवा बहुत संभालकर प्रहस्तन की आवश्यकता होती है। पत्तन न्यास जब यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग अपने हाथ में ले लेगा, तब प्रचालनों की देखभाल हेतु कम से कम दो पर्यवेक्षक / प्रचालन कर्मचारी तैनात करना पत्तन के लिए आवश्यक हो जाएगा। इस तैनाती का अतिरिक्त व्यय लगभग ₹ 3600 प्रति पाली के आसपास होगा जो 6 टीईयू प्रति गैंग पाली की औसत निष्पादनता के आधार पर ₹ 600 प्रति टीईयू रूपांतरित होता है। इसलिए, यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग पत्तन द्वारा अनन्य अपने हाथों में लिए जाने से जुड़ी अतिरिक्त लागत ₹ 1286 (686+600) प्रति टीईयू होगी। अतएव, 20' कंटेनर हेतु ₹ 1380 (प्रति कंटेनर) तक और 40' और उससे बड़े कंटेनरों हेतु ₹ 2250 (प्रति कंटेनर) तक का खाली करने संबंधी

अतिरिक्त प्रभार, 1.3 की टीईयू अनुपात पर विचार करते हुए कोई प्रतिलाभ शामिल किए बिना, खर्च की गई अतिरिक्त लागत की वसूली हेतु प्रस्तावित किया गया है। ऊपर बताए गए प्रचलित स्टीवेडोरिंग प्रभारों पर, यूबी के मालिकों को होने वाली शुद्ध बचत 20' कंटेनर हेतु ₹ 6120 (प्रति कंटेनर) और 40' और उससे बड़े कंटेनर के लिए ₹ 9000 (प्रति कंटेनर) होगी।

- (ix) यूबी कंटेनर प्रचालनों को केन्द्रित करने हेतु पत्तन के सीएफएस में सुधार-परिवर्तन किया जा रहा है और एक महीने के भीतर सभी यूबी कंटेनर प्रचालन सीएफएस पर स्थानांतरित किए जाएंगे।
- (x)
 - (क) महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के अंतर्गत भारत सरकार द्वारा जारी किए गए नीति निर्देश का अनुपालन करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा राजपत्र सं. 39 दिनांक 31.03.2005 के जरिए अधिसूचित महापत्तनों पर प्रशुल्क के नियमन हेतु मार्गदर्शी 2004, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर अधिसूचित किए जाने तक प्रशुल्क को तदर्थ आधार पर लागू करने हेतु प्रावधान करते हैं। अंतरिम अवधि में संचालित किए जाने हेतु प्रस्तावित तदर्थ दरों मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्क से प्राप्त की जाएगी।
 - (ख) यूबी मालिकों के उपयोक्ता समूह की एकमात्र प्रतिनिधि, कोच्चि कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचएए) ने स्टीवेडोरिंग को सीओपीटी के हाथ में लिए जाने के बाद, यूबी कंटेनरों के खाली करने संबंधी प्रभारों को, 20' हेतु ₹ 4140 (प्रति कंटेनर) और 40' अथवा उससे बड़े कंटेनरों हेतु ₹ 6750 (प्रति कंटेनर) तक बढ़ाने से संबंधित प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया है। कोच्चि पत्तन न्यास द्वारा स्टीवेडोरिंग को अपने हाथ में लिए जाने के बाद यूबी कंटेनरों पर लगाए जाने वाले खाली करने संबंधी प्रभारों से संबंधित सीओपीटी और सीसीएचएए के बीच का समझौता ज्ञापन प्रस्तुत किया गया है।
- (xi) यूबी कंटेनरों हेतु प्रस्तावित खाली करने संबंधी संशोधित प्रभार नीचे दर्शाये गये हैं। प्रचलित अधिसूचित प्रशुल्क के मुताबिक आधे कंटेनर भार हेतु भी प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं। पत्तन न्यास के दरमान के अध्याय –V, कंटेनर संबंधी प्रभार की प्रचलित धारा 5.2.1. 'सीएफएस एवं अन्य पत्तन सुविधाओं पर भरने एवं खाली करने संबंधी प्रभार' के नोट्स यथावत रखे गए हैं:

यूबी कंटेनरों हेतु डी-स्टफिंग (खाली करने संबंधी) प्रभार

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)	
		20'	40' और अधिक
1	अर्ध कंटेनर भार हेतु	2070	3375
2	पूर्ण कंटेनर भार हेतु	4140	6750

नोट्स:

1. सामान्य क्षमता के 50% अथवा उससे कम, भारागया या खाली किया गया कंटेनर अर्ध भार कंटेनर मान लिया जाएगा।
 2. कंटेनर के ऊपर लादने, जांच करने, हिसाब-किताब लगाने अथवा सही ढंग से रखने-रखाने की आवश्यकता वाले कार्गों के भरने / खाली करने की स्थिति में, और ऐसा कार्गो यदि 50% अथवा उससे कम ही भरा / खाली किया गया हो, तब केवल ऐसे मामलों में भरने / खाली करने संबंधी प्रभार का केवल 50% ही वसूल किया जाएगा।
- 3.2. चूंकि पत्तन जनवरी 2014 के अंतिम सप्ताह तक यह सेवा आरंभ करना चाहता है, सीओपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि असंगीय (बिन यात्री) कंटेनरबद्ध सामान के खाली करने संबंधी संशोधित प्रभारों को, जैसाकि ऊपर दिया गया है, अपेक्षित उपयोक्ताओं द्वारा इस सेवा के लिए दी गई सहमति पर विचार करते हुए तदर्थ आधार पर तात्कालिक प्रभाव से वसूलने हेतु अनुमति प्रादान की जाए।

4. प्रस्ताव की प्राप्ति स्वीकार करते हुए, दिनांक 18 फरवरी 2014 के हमारे पत्र के जरिए सीओपीटी को बताया गया था कि असंगीय (बिन यात्री) सामान पर तदर्थ-आधार पर वसूलने हेतु प्रस्तावित भरने और खाली करने प्रभारों का प्रस्ताव, इस प्राधिकरण की अंतिम अनुमति के अधीन होगा।

5.1. प्रस्ताव की प्राथमिक छानबीन के बाद, दिनांक 3 फरवरी 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से कुछ विन्दुओं पर आवश्यक जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने हेतु सीओपीटी से अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने दिनांक 6 फरवरी 2014 के अपने ई-मेल के जरिए जवाब दिया है। हमारे द्वारा पूछे गये प्रश्नों और उन पर सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाबों का सारांक्षेप नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i).	<p>आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 के जरिए अनुमोदित सीओपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त स्टफिंग / डी-स्टफिंग (भरने / खाली करने संबंधी) प्रभार, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर कंटेनरों को भरने और खाली करने के लिए हैं। यहाँ यह बताना उचित होगा कि भरने / खाली करने हेतु प्रभार, सीओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा मूलरूप से इसके आदेश सं. टीएएमपी/40/2007-सीओपीटी, दिनांक 16 जून 2010 के जरिए अनुमोदित किये गये थे और सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर उपलब्ध कराई जाने वाली स्टफिंग / डी-स्टफिंग सेवा पर लागू हैं। सीओपीटी के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, उस समय प्रचलित दरों में यथास्थिति बनाए रखने हेतु सीओपीटी द्वारा किये गए अनुरोध पर गौर करते हुए, दिनांक 16 जून 2010 के आदेश के जरिए अनुमोदित भरने/ खाली करने संबंधी प्रभार, सीओपीटी के प्रस्ताव के अनुरूप, दिनांक 1 अप्रैल 2013 के सामान्य संशोधन आदेश के माध्यम से अनुमोदित वर्तमान दरमान में बहाल किए गए हैं। दिनांक 16 जून 2010 के आदेश के साथ अनुलग्नक -I के रूप में संलग्न लागत विवरणी के अध्ययन से यह देखा जा सकता है कि प्रचलित प्रशुल्क की परिगणना में स्टफिंग / डी-स्टफिंग सेवा प्रदान करने हेतु सीओपीटी द्वारा प्रासंगिक के रूप में अनुमानित सभी लागत घटक, जैसाकि लगाए गए गैंगों की लागत, हल्की क्षमता वाले फोर्कलिफ्ट ट्रकों की सेवा लागत, कार्यालय-कर्मचारी और पर्यवेक्षण कर्मचारियों की लागत और आवंटित उपरिव्यय पर विचार किया गया था। चूंकि प्रचलित दरमान में, स्टफिंग और डी-स्टफिंग की दर, सीओपीटी द्वारा अनुमानित उपरोक्त लागत घटकों को शामिल करते हुए पहले से ही प्रदान की गई है और साथ ही यह भी स्वीकार किया गया है कि अनुसूची 5.2.1. के अनुसार प्रचलित दर, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर प्रदत्त स्टफिंग / डी-स्टफिंग सेवाओं पर लागू होगी, जिसका मतलब है वही</p> <p>यह बताया जाता है कि आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 के माध्यम से अनुमोदित सीओपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त स्टफिंग / डी-स्टफिंग (भरने/खाली करने संबंधी) प्रभार, जैसाकि प्राधिकरण द्वारा नोट किया गया है, सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग और डी-स्टफिंग के प्रभार हैं। साथ ही, कंटेनरों की भरने और खाली करने हेतु अनुसूची 5.2.1. के अंतर्गत प्रशुल्क और प्रदत्त प्रभार स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवा उपलब्ध कराए जाने वाले सभी कंटेनर संबंगो [असंगीय / बिन यात्री सामान (यूबी) कंटेनर सहित] पर लागू होंगे, चाहे उनका प्रहस्तन सीएफएस में हो या अन्य किसी पत्तन सुविधा पर किया जाता हो। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है, जैसाकि प्रस्ताव में स्पष्ट किया गया है, कि यूबी कंटेनरों का डी-स्टफिंग, सीएफएस से पृथक सुविधा, सामान शेड पर पत्तन श्रमिकों को तैनात करते हुए निजी स्टीवेडोर्स के जरिए किया जाता है। सीओपीटी के न्यासी मंडल ने यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग निजी स्टीवेडोर्स से अनन्य रूपसे पत्तन के हाथों में लेना अनुमोदित किया है जिससे यूबी मालिकों की प्रहस्तन लागत में महत्वपूर्ण कमी आएगी। पत्तन पहले से ही कार्गो कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग सीएफएस पर कर रहा है। चूंकि पत्तन द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग अनन्य रूप से अपने हाथ में लेने में कुछ अतिरिक्त व्यय निहित है, यूबी कंटेनरों हेतु संशोधित दरें बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई थीं। प्राधिकरण के समझ, यूबी कंटेनरों के खाली करने संबंधी प्रभारों को कार्गो कंटेनर प्रभारों के 150% तक संशोधित करने हेतु प्रस्ताव इस दृष्टि से प्रस्तुत किया गया है।</p>	

	दर सीएफएस, सामान शेड या अन्य किसी पत्तन सुविधा पर प्रदत्त स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवा के लिए भी लागू होगी, सीओपीटी यूबी कंटेनरों के लिए संशोधित दर की मांग करते हुए वर्तमान प्रस्ताव दाखिल करने का कारण स्पष्ट करे।	
(ii).	यूबी कंटेनरों की स्टफिंग और डी-स्टफिंग के लिए, प्रचलित स्टफिंग और डी-स्टफिंग प्रभारों के 150% तक, प्रस्तावित दर हेतु अनुमोदन मांगते हुए प्रस्तुत सीओपीटी के वर्तमान प्रस्ताव के समर्थन में कोई लागत विवरणी प्रस्तुत नहीं की गई है। यदि सीओपीटी यूबी कंटेनरों का स्टफिंग और डी-स्टफिंग हेतु ऐसी कोई अतिरिक्त सेवाएँ, जो प्रचलित स्टफिंग और डी-स्टफिंग प्रशुल्क परिणामना में शामिल नहीं की गई थीं, प्रदान करने हेतु प्रस्ताव करता है, तब सीओपीटी, यदि आवश्यक हो तो, इस कंटेनर संवर्ग के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं की सूची, सेवाओं के लागत ब्यौरे और इन्हें सावित करने हेतु लागत विवरणियों को संलग्न करते हुए एक प्रस्ताव दाखिल करने हेतु विचार करे ताकि प्रस्तावित दर का औचित्य सावित किया जा सके।	पत्तन यूबी कंटेनरों हेतु एक फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) प्रति पत्तन श्रमिक गैंग निःशुल्क उपलब्ध करवाता है, जब सामान शेड पर इनका स्टीवेडोरिंग पत्तन के श्रमिक गैंग तैनात करते हुए निजी प्रचालकों द्वारा किया जाता है, जिसके परिणामस्वरूप निजी स्टीवेडोर्स केवल एक अतिरिक्त एफएलटी प्रति पत्तन श्रमिक गैंग किराए पर लेते हैं। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन, कार्गो कंटेनरों के लिए, जिनकी स्टीवेडोरिंग सीधा पत्तन करता है, सीएफएस पर दो एफएलटी प्रति पत्तन श्रमिक गैंग निःशुल्क उपलब्ध कराता है। 6 टीईयू प्रति गैंग पाली की औसत निष्पादनता / उत्पादकता, और यह मानते हुए कि यूबी 100% विदेशी है ₹ 588 प्रति घंटा प्रति एफएलटी की दर से किराए से जुड़ी लागत ₹ 686 प्रति टीईयू ($588 \times 7/6$) आती है। किंतु, जब पत्तन स्टीवेडोरिंग अपने हाथों में ले लेगा, डी-स्टाफिंग हेतु लगाए गए पत्तन श्रमिक गैंगों के साथ दो एफएलटी तैनात किए जाएंगे। अतएव, एक अतिरिक्त एफएलटी प्रति पत्तन श्रमिक गैंग की तैनाती का अतिरिक्त खर्च ₹ 686 प्रति टीईयू पत्तन को करना होगा। यूबी हेतु आवश्यक संवेदनशील / नाजुक प्रहस्तन पर गौर करते हुए निजी प्रचालक भी एक फोरमैन और एक गियरमैन नियुक्त करते हैं। जब सीओपीटी यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग अपने हाथों में ले लेगा, प्रचालनों का ध्यान रखने/देखभाल करने हेतु कम से कम दो पर्यवेक्षक/प्रचालन कर्मियों को तैनात करना इसके लिए आवश्यक हो जाएगा। इस प्रकार की तैनाती का अतिरिक्त व्यय ₹ 3,600 प्रतिपाली होगा जो 6 टीईयू प्रति गैंगपाली की औसत निष्पादनता पर ₹ 600 प्रति टीईयू तक रूपांतरित होता है। सीओपीटी द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग अनन्य रूप से अपने हथ में लेने से जुड़ी अतिरिक्त लागत ₹ 1286 (686+600) प्रति टीईयू होगी। अतएव, 1.3 कंटेनर अनुपात पर विचार करते हुए 20' कंटेनरों हेतु ₹ 1380 (प्रति कंटेनर) और 40' और उससे बड़े कंटेनरों हेतु ₹ 2,250 (प्रति कंटेनर) का अतिरिक्त कंटेनर प्रभार, प्रतिलाभ जोड़े विना अतिरिक्त लागत वसूलने हेतु प्रस्तावित किया गया है। जैसाकि प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव में बताया गया है, प्रचलित स्टीवेडोरिंग दरों पर, यूबी

		मालिकों को 20'कंटेनरों पर ₹ 6120 (प्रति कंटेनर) और 40' और उससे बड़े कंटेनरों पर ₹ 9000 (प्रति कंटेनर) तक शुद्ध बचत होगी, जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक 1 पर बीजक (बिल) प्रस्तुत किए गए हैं।
(iii).	2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.2 अनुबंध करती है कि जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी एक सेवा / कार्गो हेतु प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो, तब पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और उसके साथ साथ, फाइनल दर अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर को तदर्थ आधार पर, मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3. में प्रदत्त कुछ शर्तों के अधीन वसूलने हेतु प्रस्तावित कर सकता है। जैसाकि इसके पहले बताया गया है, सीओपीटी का प्रचलित दरमान अनुसूची 5.2.1. के अंतर्गत कंटेनरों की स्टफिंग और डी-स्टफिंग हेतु प्रशुल्क पहले से ही प्रदान करता है और स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवाओं हेतु प्रदत्त प्रभार (असंगीय / बिन यात्री सामान कंटेनरों सहित) सभी कंटेनर संवर्गों पर लागू हैं, चाहे इनका प्रहस्तन सीएफएस पर हो या अन्य किसी पत्तन सुविधा पर किया जाए। ऐसी हालत/स्थिति में, सीओपीटी स्पष्ट करे/बताए कि प्रस्तावित दर हेतु तदर्थ आधार पर अनुमोदन मांगने वाला इसका प्रस्ताव, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. और 2.17.2, का अनुपालन किस तरीके से कर रहा है, जो केवल तब प्रासंगिक होगी जब अधिसूचित दरमान में कोई एक सेवा / कार्गो हेतु प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है।	महापत्तनों के प्रशुल्क नियमन संबंधी मार्गदर्शी, 2004 के प्रावधानों का तदर्थ आधार पर प्रशुल्क लगाने हेतु उल्लेख इस लिए किया गया हैं क्योंकि प्रस्ताव में निजी स्टीवेडोर्स से यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग अनन्य रूप से पत्तन द्वारा अपने हाथों में लिए जाना शामिल है, जो यूबी कंटेनरों हेतु पत्तन द्वारा प्रदान की जानेवाली एक नवीन सेवा होगी। चूंकि स्टीवेडोरिंग की नवीन सेवा उपलब्ध करने में अतिरिक्त व्यय होने वाला है, ऊपर वर्णित अतिरिक्त व्यय को भी शामिल करने हेतु यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रभार कार्गो कंटेनरों के प्रभार का 150% प्रस्तावित किया गया है। साथ ही, जैसाकि मार्गदर्शी के अंतर्गत अपेक्षित है, अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने हेतु प्रस्तावित तदर्थ दर हेतु यूबी मालिकों के एक मात्र प्रतिनिधि, कोड्विं कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) की सहमति / स्वीकृति, 'सीओपीटी द्वारा स्टीवेडोरिंग अपने हाथों में लेने के बाद यूबी कंटेनरों पर प्रभार्य डी-स्टफिंग प्रभारों पर समझौता ज्ञापन (एमओयू) के जरिए प्राप्त की गई थी, जो प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक – पर संलग्न है। एमओयू यह मान्य करता है कि सीओपीटी यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रचलनों को पत्तन के सीएफएस पर समेकित करने हेतु और यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग निजी स्टीवेडोर्स से पत्तन अनन्य रूप से अपने हाथ में ले लेने के लिए इच्छुक है जिसके कारण यूबी मालिकों की प्रहस्तन लागत में महत्वपूर्ण गिरावट आएगी।
		मालिकों को 20'कंटेनरों पर ₹ 6120 (प्रति कंटेनर) और 40' और उससे बड़े कंटेनरों पर ₹ 9000 (प्रति कंटेनर) तक शुद्ध बचत होगी, जिसके लिए प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक 1 पर बीजक (बिल) प्रस्तुत किए गए हैं।
(iii).	2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.2 अनुबंध करती है कि जब कभी अधिसूचित दरमान में किसी एक सेवा / कार्गो हेतु प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो, तब पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है और उसके साथ साथ, फाइनल दर अधिसूचित किए जाने तक प्रस्तावित दर को तदर्थ आधार पर, मार्गदर्शियों की धारा 2.17.3. में प्रदत्त कुछ शर्तों के अधीन वसूलने हेतु प्रस्तावित कर सकता है। जैसाकि इसके पहले बताया गया है, सीओपीटी का प्रचलित दरमान अनुसूची 5.2.1. के अंतर्गत कंटेनरों की स्टफिंग और डी-स्टफिंग हेतु प्रशुल्क पहले से ही प्रदान करता है और स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवाओं हेतु प्रदत्त प्रभार (असंगीय / बिन यात्री सामान कंटेनरों सहित) सभी कंटेनर संवर्गों पर लागू हैं, चाहे इनका प्रहस्तन सीएफएस पर हो या अन्य किसी पत्तन सुविधा पर किया जाए। ऐसी हालत/स्थिति में, सीओपीटी स्पष्ट करे/बताए कि प्रस्तावित दर हेतु तदर्थ आधार पर अनुमोदन मांगने वाला इसका प्रस्ताव, 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1. और 2.17.2, का अनुपालन किस तरीके से कर रहा है, जो केवल तब प्रासंगिक होगी जब अधिसूचित दरमान में कोई एक सेवा / कार्गो हेतु प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है।	महापत्तनों के प्रशुल्क नियमन संबंधी मार्गदर्शी, 2004 के प्रावधानों का तदर्थ आधार पर प्रशुल्क लगाने हेतु उल्लेख इस लिए किया गया हैं क्योंकि प्रस्ताव में निजी स्टीवेडोर्स से यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग अनन्य रूप से पत्तन द्वारा अपने हाथों में लिए जाना शामिल है, जो यूबी कंटेनरों हेतु पत्तन द्वारा प्रदान की जानेवाली एक नवीन सेवा होगी। चूंकि स्टीवेडोरिंग की नवीन सेवा उपलब्ध करने में अतिरिक्त व्यय होने वाला है, ऊपर वर्णित अतिरिक्त व्यय को भी शामिल करने हेतु यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रभार कार्गो कंटेनरों के प्रभार का 150% प्रस्तावित किया गया है। साथ ही, जैसाकि मार्गदर्शी के अंतर्गत अपेक्षित है, अंतरिम अवधि में प्रचलित की जाने हेतु प्रस्तावित तदर्थ दर हेतु यूबी मालिकों के एक मात्र प्रतिनिधि, कोड्विं कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) की सहमति / स्वीकृति, 'सीओपीटी द्वारा स्टीवेडोरिंग अपने हाथों में लेने के बाद यूबी कंटेनरों पर प्रभार्य डी-स्टफिंग प्रभारों पर समझौता ज्ञापन (एमओयू) के जरिए प्राप्त की गई थी, जो प्रशुल्क प्रस्ताव के अनुलग्नक – पर संलग्न है। एमओयू यह मान्य करता है कि सीओपीटी यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रचलनों को पत्तन के सीएफएस पर समेकित करने हेतु और यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग निजी स्टीवेडोर्स से पत्तन अनन्य रूप से अपने हाथ में ले लेने के लिए इच्छुक है जिसके कारण यूबी मालिकों की प्रहस्तन लागत में महत्वपूर्ण गिरावट आएगी।

5.2. उपरोक्त प्रस्तुतियों के आधार पर, सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव पर कार्रवाई प्रारंभ करने का अनुरोध किया

है।

6. **प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, दिनांक 10 जनवरी 2014 का सीओपीटी का प्रस्ताव, दिनांक 3 फरवरी 2014 का हमारा पत्र और दिनांक 5 फरवरी 2014 के सीओपीटी जवाब की एक एक प्रति, उनके टिप्पणी मांगते हुए, इंडिया गेटवे टर्मिनल्स प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) और स्टीवेडोर्स एसोसिएशनों सहित प्रासंगिक उपयोक्ताओं और उपयोक्ता संगठनों को भेज दी गई थी। आईजीटीपीएल ने दिनांक 7 अप्रैल 2014 के अपने ई-मेल के जरिए बताया है कि पत्तन के प्रस्ताव पर उनको कोई आपत्ति नहीं हैं। किसी भी उपयोक्ता/ उपयोक्ता संगठन और स्टीवेडोर्स एसोसिएशन से कोई टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है।**

7. प्रस्ताव की और आगे की छानबीन पर, दिनांक 12 अगस्त 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से सीओपीटी से अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। सीओपीटी ने दिनांक 14 अगस्त 2014 के अपने पत्र जरिए अपना जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों और उनके लिए सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब का सारांश नीचे तालिका में दिया गया है:

क्रम. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	सीओपीटी द्वारा प्रस्तुत जवाब
(i)	<p>जैसाकि 3 फरवरी 2014 के हमारे प्रश्न में कहा गया है, आदेश सं. टीएएमपी/49/2011-सीओपीटी दिनांक 1 अप्रैल 2013 में प्रचलित प्रशुल्क की परिणना में, स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवाएँ प्रदान करने हेतु सीओपीटी द्वारा अनुमानित सभी प्रासंगिक लागत घटकों पर, यथा तैनात गैंगों की लागत, कम क्षमता वाली फोर्क लिफ्ट ट्रक की सेवा की लागत, कार्यालय कर्मचारियों और पर्यवेक्षण कर्मचारियों की लागत और आवंटित उपरि व्यय पर विचार किया गया था। इस संदर्भ में, सीओपीटी यह सावित करें कि सीओपीटी द्वारा यूबी कंटेनरों का प्रशुल्क बढ़ाया जाना दो-दो बार लागत वसूली में परिणत तो नहीं हो जाएगा।</p>	<p>हालाँकि, कंटेनरों के स्टफिंग और डी-स्टफिंग का प्रचलित प्रशुल्क प्राप्त करने हेतु, जैसाकि प्राधिकरण द्वारा बताया गया है, सभी प्रासंगिक लागत मदों पर विचार किया गया है, यूबी कंटेनरों के प्रशुल्क में वृद्धि के परिणामस्वरूप वर्तमान प्रस्ताव द्वारा दो-दो बार लागत वसूली नहीं होगा। यह इसलिए नहीं होगी क्योंकि अप्रैल 2013 के सामान्य संशोधन आदेश के समय और इस समय भी सीएफएस गतिविधि घाटे में हैं। पत्तन न्यास सीएफएस में लगी लागतों की, प्रशुल्क में वृद्धि के जरिये भी भरपाई नहीं कर पाया है क्योंकि उसे स्पर्धा में बने रहना था, विशेष रूप से तब जब कंटेनर टर्मिनल प्रचालन विलिंगडन द्वीप से, जहां सीएफएस स्थित है, चैनल के पार वल्लारपदम स्थलान्तरित हो गए हैं।</p>
(ii)	<p>पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वह सीएफएस में कार्गो कंटेनरों हेतु, जिसका स्टीवेडोरिंग खुद पत्तन करता है, दो फोर्क लिफ्ट ट्रक्स (एफएलटी) प्रति श्रमिक गैंग उपलब्ध करता है। इससे यह मतलब निकलता है कि सीएफएस अथवा अन्य किसी पत्तन सुविधा में स्टफिंग / डी-स्टफिंग हेतु प्रदत्त प्रभारों में दो एफएलटी उपलब्ध कराई जाने वाली सेवा सम्मिलित है। यदि ऐसा है तो, यूबी कंटेनरों हेतु दूसरे एफएलटी की लागत वसूलने के प्रस्ताव का औचित्य बताइए।</p>	<p>माननीय प्राधिकरण की टिप्पणी ध्यान में ली गई। इस संबंध में, यह निवेदन किया जाता है कि सीमाशुल्क संबंधी आवश्यकताओं के कारण और कुछ श्रमिक चलनों की मजबूरीयों के कारण जिनमें निजी स्टीवेडोर शामिल हैं, यूबी कंटेनरों की डी-स्टफिंग सीएफएस से दूर एक पृथक सुविधा (सामान शेड) पर, जहां प्रचालन निजी स्टीवेडोर्स द्वारा किया जाता था पर की जा रही थी। हालाँकि प्राधिकरण द्वारा पारित दरमान के अनुसार यूबी सहित सभी कंटेनरों हेतु एक ही दर वसूल की जा रही थी, व्यवस्था इस प्रकार थी कि पत्तन प्रचालनों हेतु एक एफएलटी उपलब्ध करवाता था और स्टीवेडोर्स, आवश्यकता के अनुसार एक अन्य उपस्कर किराए पर लेते थे। अक्सर, स्टीवेडोर्स यूबी एजेंटों से तालमेल रखते थे और इस प्रकार की व्यवस्था के अनुसार ही डी-स्टफिंग किया जाता था। पत्तन न्यास ने कुछ प्रतिबंधात्मक श्रमिक रीतियों के उन्मूलन हेतु कदम उठाया है और यूबी कंटेनरों की स्टीवेडोरिंग अपने हाथ में लेने का उद्देश्य, इन प्रचालनों को एक अनुमोदित और अधिसूचित प्रशुल्क के अंतर्गत लाते हुए यूबी मालिकों की प्रचालन लागत कम करना था। जैसाकि प्रस्ताव में पहले ही विस्तृत विवरण दिया गया है, पत्तन द्वारा स्टीवेडोरिंग हाथ में ले लेने से 20' और 40' यूबी कंटेनरों के लिए क्रमशः ₹ 6,120/- और ₹ 9000 की बचत रूपांतरित हुई है। सीएफएस के साथ यूबी का एकीकरण सीमाशुल्क (विभाग) के विशिष्ट अनुमोदन से किया गया था जिसके अपेक्षा थी कि सीएफएस में यूबी कंटेनरों के लिए अलग प्रक्रिया हो जो प्रहस्तित कार्गो कंटेनरों से भिन्न हो। यूबी को सीएफएस प्रचालनों के साथ जोड़ने से पत्तन उपयोक्ताओं की लागत पर अधिक काबू पा सका और</p>

		अनुचित कारोबारी प्रचालनों को रोकने में अधिक सक्षम हुआ। पत्तन न्यास ने सीएफएस पर अनन्य सुविधा उपलब्ध करवाने, उपस्कर आपूर्ति और विशिष्ट पर्यवेक्षण की मदों के जरिए सीएफएस पर होने वाली लागत वृद्धि की वसूली हेतु यूबी कंटेनरों हेतु अतिरिक्त प्रभार प्रस्तावित किया है।														
(iii)	प्रस्ताव से पता चलता कि यूबी कंटेनरों के स्टीवेडोरिंग सेवाएँ पत्तन श्रमिकों को तैनात करते हुए निजी स्टीवेडोर्स द्वारा, सामान शेड पर उपलब्ध कारवाई जा रही थीं। सीओपीटी निजी स्टीवेडोर्स द्वारा अनुपालन की जाने वाली प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करे और बताए कि क्या यह व्यवस्था इस प्राधिकरण द्वारा सीओपीटी के दरमान में अनुमोदित दरों के अनुरूप है।	निजी प्रचालकों द्वारा अनुपालित प्रशुल्क व्यवस्था, प्राधिकरण को प्रस्तुत प्रस्ताव के साथ पहले ही जोड़ी गई है। आसानी से ध्यान में लाने हेतु, यह दोहराया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित पत्तन प्रभारों के अलावा निजी स्टीवेडोर्स यूबी कंटेनरों से 20' हेतु ₹ 7,500 और 40' हेतु 11,250 डी-स्टफिंग प्रभार के रूप में वसूल कर रहे थे। निजी स्टीवेडोर्स की प्रशुल्क व्यवस्था प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीओपीटी के दरमान से शासित नहीं थी और केवल परस्पर सहमति के आधार पर प्राप्त की गई थीं।														
(iv)	विगत में स्टीवेडोर्स द्वारा प्रहस्तित यूबी कंटेनरों के स्टफिंग / डी-स्टफिंग हेतु सीओपीटी द्वारा वसूला गया प्रशुल्क बताइए। सीओपीटी पुष्टि करे कि यह दरमान में प्रदत्त दरों के अनुरूप में है।	पत्तन द्वारा यूबी कंटेनरों हेतु वसूले गए डी- ₹ 4500 तक थे, जो प्राधिकरण द्वारा पारित दरमान के अनुरूप हैं। पत्तन ने निम्नलिखित संशोधित डी-स्टफिंग प्रभारों को, प्राधिकरण के अनुमोदन के अधीन, 28.01.2014 से तदर्थ आधार पर वसूल करना प्रारंभ किया है::														
(v)	सीओपीटी ने अब सीएफएस पर (सामान शेड पर प्रदत्त) यूबी कंटेनरों के स्टफिंग और डी-स्टफिंग सेवाओं को एकीकृत करने का प्रस्ताव किया है। सीओपीटी बोर्ड द्वारा विचार में ली गई कार्यसूची मदों का पैरा 4 बताता है कि कंटेनर-बद्ध कार्गो और यूबी कंटेनरों हेतु अलग गैंग का आवंटन नहीं होगा। उपलब्धता के आधार पर दोनों का प्रहस्तन एक ही गैंग करने हेतु अपेक्षित है। न्यायसंगतिकरण/ एकत्रिकरण के ऊपर प्रस्तावित हालातों में, सेवा प्रदान करने की लागत में कमी होनी चाहिए। ऐसी स्थिति में, सीओपीटी यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग हेतु, कंटेनरों के स्टफिंग / डी-स्टफिंग हेतु प्रदत्त प्रचलित प्रभार में प्रस्तावित 50% की वृद्धि का औचित्य प्रस्तुत करे।	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">क्रं सं.</th> <th rowspan="2">विवरण</th> <th colspan="2">दर प्रति कंटेनर (₹)</th> </tr> <tr> <th>20'</th> <th>40' और अधिक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.</td> <td>अर्ध कंटेनर भार हेतु</td> <td>2070</td> <td>3375</td> </tr> <tr> <td>2.</td> <td>पूर्ण कंटेनर भार हेतु</td> <td>4140</td> <td>6750</td> </tr> </tbody> </table>	क्रं सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)		20'	40' और अधिक	1.	अर्ध कंटेनर भार हेतु	2070	3375	2.	पूर्ण कंटेनर भार हेतु	4140	6750
क्रं सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)														
		20'	40' और अधिक													
1.	अर्ध कंटेनर भार हेतु	2070	3375													
2.	पूर्ण कंटेनर भार हेतु	4140	6750													

		सकता था, अब प्रचालनों को सीएफएस पर केन्द्रित करने से एक दल के श्रमिक दोनों काम पूरा कर सकेंगे। तथापि, इसका यह मतलब नहीं कि श्रमिक लागत कम हो गई है चूंकि श्रमिकों की उत्पादकता, एकीकरण के पहले और बाद में दोनों दशाओं के मामलों में, कार्गो और यूबी की पृथक् सुविधा की उत्पादकता 6 टीईयू प्रति गैंगपाली के समान ही रहेगी। यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग हेतु प्रचलित प्रशुल्क में प्रस्तावित 50% की वृद्धि, यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग हाथ में लेने से जुड़ी अतिरिक्त लागत, जिसमें सीएफएस पर एक विशिष्ट प्रचालन सुविधा उपलब्ध करवाना, एक अतिरिक्त एफएलटी निःशुल्क उपलब्ध करना, और यूबी की संवेदनशीलता पर विचार करते हुए पर्यवेक्षण हेतु अतिरिक्त कर्मचारी तैनात करना सम्मिलित है, की वसूली हेतु है।
(vi)	प्रस्तावित प्रशुल्क मद के जरिए 2014-15, 2015-16 और 2016-17 वर्षों के दौरान सांभावित रूप से अर्जित किए जाने वाला अतिरिक्त राजस्व प्रस्तुत करे।	कोच्चि पत्तन ने 2013-14 में 1525 टीईयू यूबी का प्रहस्तन किया है। आनेवाले वर्षों में, यूबी की मात्रा में कोई उल्लेखनीय वृद्धि होने की अपेक्षा नहीं है। अतएव, 2014-15, 2015-16 और 2016-17 वर्षों की यूबी मात्रा, 1500 टीईयू प्रतिवर्ष स्थिर विचार की गई है। यूबी कंटेनर हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त प्रशुल्क, 20' हेतु ₹ 1380 और 40' हेतु ₹ 2250 के जरिए, सभी तीन वर्षों के दौरान, प्रचलित प्रशुल्क और 1.3 टीईयू अनुपात पर, ₹18.93 लाख प्रतिवर्ष तक अतिरिक्त राजस्व अर्जित किए जाने की संभवना है। माननीय प्राधिकरण को यह भी बताया जाता है इस अतिरिक्त राजस्व के बाद भी सीएफएस गतिविधि घाटे में है।

8. इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 14 अगस्त 2014 को सीओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीओपीटी और संबंधित उपयोक्ताओं / संगठन निकायों ने अपनी अपनी प्रस्तुतियाँ दी हैं।

9. इस प्रकरण में परामर्श करने से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेख (रिकार्ड) पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षकारों द्वारा दिये गए तर्कों के सारांश, संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

10. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) असंगीय बिनयात्री सामान (यूबी) कंटेनरों के डी-स्टफिंग (खाली करने संबंधी) प्रभारों में संशोधन हेतु कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव यूबी कंटेनरों के लिए उस समय तक निजी स्टीवेडोर्स द्वारा प्रदत्त स्टीवेडोरिंग सेवाओं को पत्तन द्वारा जनवरी 2014 से अपने हाथ में ले लेने के कारण, जैसाकि सीओपीटी द्वारा बताया गया, प्रोद्भूत हुआ है।
- (ii) (क) सीओपीटी का प्रचलित दरमान (एसओआर) सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर कंटेनर के स्टफिंग और डी-स्टफिंग हेतु प्रभार प्रदान करता है। सीएफएस में कार्गो कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग

स्वयं पत्तन द्वारा किया जाता है जबकि यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग, जो प्रवासी भारतीयों के निजी सामानों से संबंधित होते हैं, सामान शेड पर निजी स्टीवेडोर्स द्वारा किया जाता था। पत्तन द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग प्रचालन अपने हाथ में लिए जाने से पहले की व्यवस्था के अंतर्गत, पत्तन यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रचालन हेतु एक गैंग के साथ एक फोर्क लिफ्ट ट्रक (एफएलटी) निःशुल्क निजी स्टीवेडोर्स को उपलब्ध करवाता था। निजी स्टीवेडोर्स अलग से एक अतिरिक्त एफएलटी किराए पर लेते हैं और अतिरिक्त प्रचालन कर्मियों को भी लगाते थे। किंतु, सीओपीटी द्वारा जनवरी 2014 से यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग प्रचालन निजी स्टीवेडोर्स से अनन्य रूप में अपने हाथ में ले लेने के बाद, पत्तन को एक अतिरिक्त एफएलटी तैनात करना पड़ता है, जो अन्यथा निजी स्टीवेडोर्स को उपलब्ध करवाया जाता था, और अनन्य रूप से डी-स्टफिंग प्रचालनों की देखभाल करने हेतु दो अतिरिक्त पर्यवेक्षक / प्रचालन कर्मचारियों को तैनात करना भी आवश्यक हुआ है। इस संदर्भ से, पत्तन ने, अपने दरमान में प्रदत्त स्टफिंग/डी-स्टफिंग के प्रचलित प्रभारों का 50% अधिक प्रभार यूबी कंटेनर डी-स्टफिंग हेतु पृथक रूप से अनुमोदित करने हेतु वर्तमान प्रस्ताव दाखिल किया है।

(छ) पत्तन ने सुस्पष्ट रूप से पुष्टि की है कि यूबी कंटेनरों के लिए दरों में मांगे गए संशोधन की वजह से लागत की वसूली दो-दो बार नहीं होगी। जैसाकि सीओपीटी द्वारा सही सही बताया गया है, अप्रैल 2013 में पत्तन के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में 2012-13 से 2014-15 तक के वर्षों की सीएफएस गतिविधि की लागत विवरणी कुल ₹ 23.37 करोड़ की घाटा स्थिति प्रदर्शित की है। समग्र पत्तन की लागत विवरणी भी घाटे की स्थिति प्रदर्शित की है। किंतु, पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क में कोई वृद्धि नहीं मांगी थी जिसके लिए अप्रैल 2013 के प्रशुल्क आदेश में कारण दिए गए हैं।

(ग) यहाँ यह बताना भी प्रासंगिक होगा कि, यूबी मालिकों के उपयोक्ता समुदाय के एकमेव प्रतिनिधि को वृद्धि कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (सीसीएचए) ने यूबी कंटेनरों की दर में प्रस्तावित संशोधन हेतु सहमति दे दी है। सीओपीटी एवं सीसीएचए के बीच दिनांक 8 जनवरी 2014 का समझौता ज्ञापन (एमओयू) प्रस्तावित प्रशुल्क व्यवस्था की पुष्टि करता है।

(iii) (क) सीओपीटी के प्रचलित दरमान (एसओआर) में सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग और डी-स्टफिंग हेतु प्रदत्त प्रभार 20' और 40', अर्ध कंटेनर भार के लिए क्रमशः ₹ 1380 और ₹ 2250, और, 20' और 40' पूर्ण कंटेनर भार (एफसीएल) के लिए क्रमशः ₹ 2760 और ₹ 4500 हैं। अब सीओपीटी ने यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग हेतु प्रचलित दर से 1.5 गुना अधिक पृथक दर की अनुसूची अर्थात् 20' और 40', अर्ध कंटेनर भार के लिए क्रमशः ₹ 2070 और ₹ 3375 और 20' एवं 40' एफसीएल हेतु क्रमशः ₹ 4150/- और ₹ 6750 प्रस्तावित की है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग प्रचालन अपने हाथ में लिए जाने के कारण यूबी कंटेनरों के प्रचलित डी-स्टफिंग प्रभारों में प्रस्तावित वृद्धि 20' अर्ध कंटेनर भार हेतु ₹ 690 और 20' एफसीएल हेतु ₹ 1380 है।

(घ) पत्तन ने यूबी कंटेनरों के प्रचलित प्रभारों पर 50% वृद्धि विचार किए जाने हेतु स्वीकृत आधार को न्यायसंगत बताया है। प्रस्तावित वृद्धि मुख्यरूप से एक अतिरिक्त एफएलटी उपलब्ध करवाने की और यूबी कंटेनरों के प्रचालन की नाजुकी का ध्यान रखते हुए इस वर्ग के कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रचालनों की देखरेख करने हेतु अनन्य रूप से कम से कम दो पर्यवेक्षी / प्रचालनीय कर्मचारियों की पत्तन की लागत की भरपाई के लिए है। फोर्क लिफ्ट सेवाओं की लागत, पत्तन के प्रचलित दरमान में प्रदत्त स्तर ₹ 588 प्रति घंटा पर अपनाई गई है। 6 टीईयू प्रति गैंग पाली की आउटपुट / निष्पादनता, जिसको 2011-12 से 2013-14 तक के पिछले तीन वर्षों में सीएफएस पर हासिल की गई निष्पादनता (आउटपुट) के जरिए बल प्रदान किया गया है, पर और सीएफएस के सात

घंटों का कामकाज पर विचार करते हुए और यह मानते हुए कि यूबी कंटेनर 100% विदेशी होते हैं, सीओपीटी द्वारा एक एफएलटी तैनात करने हेतु लागत वृद्धि ₹ 686 प्रति टीईयू (अर्थात् 588*7/6) तक प्रचलित की गई है।

अनन्य रूप से प्रचालनाओं की देखरेख के लिए निजी स्टीवेडोरों द्वारा लगाए जा रहे एक फोरमैन और एक गियरमैन के स्थान पर कम से कम दो पर्यवेक्षी / प्रचालनीय कर्मचारी लगाने के अतिरिक्त व्यय पर सीओपीटी द्वारा ₹ 3600 प्रति पाली तक विचार किया गया है, जो 6 टीईयू प्रति गैंग पाली की औसत निष्पादनता पर ₹ 600 प्रति टीईयू तक रूपांतरित होता है। इस प्रकार, सीओपीटी द्वारा यूबी कंटेनरों का स्टीवेडोरिंग अनन्य रूप से अपने हाथों में लिए जाने की अतिरिक्त कुल लागत ₹ 1286 (686+600) प्रति टीईयू परिणित की गई है। ऊपर दी गई अतिरिक्त लागत के आधार पर, पत्तन ने प्रचलित दर पर 50% की वृद्धि लगाते हुए (अर्थात् ₹ 2760 * 50% = ₹ 1380) 20' एफसीएल कंटेनर के डी-स्टफिंग प्रभारों में ₹ 1380 की वृद्धि प्रस्तावित की है।

यह देखा गया है कि पत्तन द्वारा मांगी गई वृद्धि ₹ 1380 प्रति टीईयू के विरुद्ध, पत्तन द्वारा ₹ 1286 प्रति टीईयू लागत का औचित्य प्रस्तुत किया गया है।

₹ 94 प्रति टीईयू के छोते से अंतर के बावजूद, जिसके लिए पत्तन ने कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया है, इस तथ्य को स्वीकार करते हुए कि अप्रैल 2013 में पिछले सामान्य संशोधन आदेश में 2012-13 से 2014-15 तक के वर्षों के दौरान सीएफएस गतिविधि की लागत विवरणी ने ₹ 23.37 करोड़ का भरपूर घाटा प्रदर्शित किया था और साथ ही इस तथ्य पर ध्यान देते हुए कि संबंधित उपयोक्ता एसोसिएशन सीसीएचए ने प्रस्तावित दर हेतु अपनी सहमति दे दी है, जिसको यूबी कंटेनर डी-स्टफिंग सुविधा का लाभ उठाने वाले अकेले उपयोक्ता एसोसिएशन, सीसीएचए और सीओपीटी के बीच दिनांक 8 जनवरी 2014 को हस्ताक्षरित एमओयू के जरिए बल प्रदान किया गया है और साथ में यह स्वीकार करते हुए कि कोच्चि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए) और इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड जैसे अन्य उपयोक्ताओं ने भी प्रस्तावित दर पर सहमति दे दी है और अन्य किसी एसोसिएशन ने कोई आपत्ति नहीं व्यक्त की है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित दर अनुमोदित करने हेतु तत्पर है।

(ग) पत्तन द्वारा प्रस्तावित दरों के अनुप्रयोग को शासित करने हेतु प्रस्तावित दो शर्तें, प्रचलित दरमान में अनुसूची 5.2.1. सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग एवं डी-स्टफिंग प्रभार, के नीचे प्रदत्त शर्तों के सादृश्य है इसलिए उन्हे यूबी कंटेनरों की पृथक दर सूची में भी शामिल किया गया है। जैसाकि यूबी कंटेनरों के डी-स्टफिंग प्रभारों हेतु प्रचलित दरमान में एक पृथक अनुसूची समाविष्ट की जा रही है, अनुसूची 5.2.1. का शीर्षक “सीएफएस और अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग एवं डी-स्टफिंग प्रभार” में “यूबी कंटेनरों को छोड़कर” शब्दों को शामिल करते हुए छोटा सा संशोधन किया गया है ताकि किसी प्रकार का संदिग्धता से बचा जा सके।

(iv) 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.1 से 2.17.3 के अनुसार, जब कभी अधिसूचित दरमान में एक सेवा / कार्गो हेतु कोई प्रशुल्क उपलब्ध नहीं होता है, पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करने के साथ साथ फाइनल दर निर्धारित किए जाने तक प्रस्तावित दर को इस शर्त के अधीन तदर्थ आधार पर लागू कर सकता है कि तदर्थ दर हेतु संबंधित उपयोक्ता सहमत होने चाहिए। सीओपीटी ने बताया है कि इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्ताव दाखिल करने के साथ साथ प्रस्तावित दरे 28 जनवरी 2014 से लागू की गई थी। जैसाकि इसके पहले कहा गया है, इसने, प्रस्तावित दर हेतु यूबी कंटेनर उपयोक्ता समुदाय के कथित अकेले प्रतिनिधि के तौर पर कोच्चि कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन की सहमति सावित करते हुए दस्तावेज़ प्रस्तुत कर दिये हैं, बीओटी प्रचालक इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) और कोच्चि स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन ने भी प्रस्तावित दर पर सहमति दे दी है।

पत्तन द्वारा 28 जनवरी 2014 से तदर्थ रूप से कथित तौर पर वसूल की जारही दर के बारे में किसी उपयोक्ता / उपयोक्ता एसोसिएशन ने कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की। 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.17.4. इस प्राधिकरण को तदर्थ रूप से आपनाई गई अंतरिम दर को पिछले प्रभाव से मान्य करने का अधिकार प्रदान करती है जब तक कि यह अत्यधिक (अतिरेकी) न पाई गई हो जिसमें पिछले प्रभाव से कुछ सुधारों की आवश्यकता हो। चूंकि सीओपीटी द्वारा वसूल की जा रही प्रस्तावित दर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दर से अधिक नहीं पाई गई है और यह स्वीकार करते हुए कि उपयोक्ता समुदाय ने विचाराधीन प्रस्ताव को मान लिया है, इसलिए, प्रस्तावित दर को 28 जनवरी 2014 से तदर्थ आधार पर कार्यान्वयित करते हुए सीओपीटी द्वारा की गई कार्रवाई को मान्यता प्रदान की जाती है।

(v). प्रशुल्क मार्गदर्शी 3 वर्षों के प्रशुल्क-वैधता-चक्र का अनुबंध करती है। चूंकि अनुमोदित दर सीओपीटी के प्रचलित दरमान में समाविष्ट की जाएगी, उचित यही होगा कि इसकी वैधता प्रचलित दरमान की वैधता के समाप्त होने के साथ समाप्त हो।

10.1. परिणामस्वरूप और ऊपर दिये गये कारणों से और समग्र विचारविमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:

(i). कोच्चि पत्तन के प्रचलित दरमान का अध्याय – V, कंटेनर संबंधी प्रभार के अंतर्गत अनुसूची 5.2. के नीचे निम्नलिखित अनुसूची 5.2.2. यूबी कंटेनरों हेतु डी-स्टफिंग प्रभार, समाविष्ट करना:

“5.2.2. यूबी कंटेनरों हेतु डी-स्टफिंग (खाली करने संबंधी) प्रभार

क्रम. सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर (₹)	
		20'	40' और अधिक
1.	अर्ध कंटेनर भार हेतु	2070	3375
2.	पूर्ण कंटेनर भार हेतु	4140	6750

टिप्पणियाँ :

1. कोई भी कंटेनर जो अपनी सामान्य क्षमता का 50% अथवा उससे कम, भरा जाएगा यां खाली किया जाएगा अर्ध भार कंटेनर मान लिया जाएगा।
2. कंटेनर की जांच करने, हिसाब-किताब लगाने या सही ढंग से भांडारण करने की दृष्टि से कार्गो को कंटेनर के ऊपर / खाली करने की स्थिति में और ऐसी भराई / खाली करना यदि या भरे / खाली किए जाने वाले कार्गो के 50% या उससे कम होता है तो भरने / खाली करने संबंधी प्रभार का, ऐसे मामलों में, 50% तक ही वसूल किया जाएगा।”

और

(ii) कोच्चि पत्तन न्यास के प्रचलित दरमान के अध्याय V – कंटेनर संबंधी प्रभार के अंतर्गत अनुसूची 5.2. के अंतर्गत अनुसूची 5.2.1. का शीर्षक, निम्नलिखित शीर्षक से प्रतिस्थापित करना:

“5.2.1. सीएफएस एवं अन्य पत्तन सुविधाओं पर स्टफिंग और डी-स्टफिंग प्रभार (यूबी कंटेनरों को छोड़कर)”

10.2. चूंकि सीओपीटी, सेवा प्रदान किए जाने पर पहले से ही प्रस्तावित दरों की वसूली कर रहा है, इस आदेश को भारत का राजपत्र में अधिसूचित की जाने वाली तिथि से ही अनुमोदित दरों को तत्काल प्रभाव दिया जाएगा और ते सीओपीटी के दरमान की वैधता समाप्त होने तक कार्यान्वयित की जाएंगी।

10.3. सीओपीटी द्वारा, 28 जनवरी 2014 से इस प्रकरण में अनुमोदित अंतिम दर कार्यान्वयित किए जाने तक, तदर्थ आधार पर वसूली गई प्रस्तावित दर इस प्राधिकरण द्वारा मान्य की जाती है।

10.4. सीओपीटी को अपने दरमान में उचित संशोधन करने की सलाह दी जाती है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असाधारण/143/2014]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st October, 2014

No. TAMP/9/2014-COPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Cochin Port Trust for levy of revised de-stuffing charges for Unaccompanied Baggage Containers at the port Container Freight Station (CFS) as in the order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/9/2014-COPT**

Cochin Port Trust	...	Applicant
--------------------------	-----	------------------

QUORUM:

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

O R D E R
(Passed on this 30th day of September of 2014)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for levy of revised de-stuffing charges for Unaccompanied Baggage Containers at the port Container Freight Station (CFS).

2. The existing Scale of Rates of the COPT including stuffing/ de-stuffing charges at CFS and other port facilities was approved by this Authority vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013 which was notified in the Gazette of India on 10 June 2013 vide Gazette No.165.

3.1. The COPT vide its proposal dated 10 January 2014 has requested this Authority to approve levy of revised de-stuffing charges for containerized unaccompanied baggage on ad-hoc basis with immediate effect. In this connection, the submissions made by COPT are summarized below:

- (i) The Board of Trustees of COPT vide Resolution No.126 of the Meeting dated 28 December 2012 resolved to approve the proposal for consolidating the de-stuffing operations of containerized Unaccompanied Baggage (UB), which are personal effects of non-resident Indians, at the Port CFS where the cargo containers are stuffed and de-stuffed. A copy of the Resolution passed by the Board along with Agenda of the meeting held on 28 December 2012 is furnished.
- (ii) The proposal for consolidation of UB containers at the Port CFS, which has the key objective of rationalizing the stuffing and de-stuffing operation of containers, recommended taking over the stevedoring of UB containers by the Port Trust from the private stevedores, which would significantly reduce the cost of handling for the owners of UB.
- (iii) The Port is already exclusively stevedoring the cargo containers at the CFS, whereas the UB containers are presently de-stuffed at the Baggage Shed, a separate facility at the Port, through private stevedores engaging Port labour. Since the taking over of stevedoring of UB containers by the Port Trust exclusively on its own involves certain additional expenditure, it was also approved by the Board that the de-stuffing charges of UB containers would be proposed at 150% of the existing rate for stuffing/ de-stuffing cargo containers.
- (iv) The stuffing and de-stuffing charges of all containers including UB containers have been approved by the Authority vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013 relating to the General Revision of the Scale of Rates of COPT as under:

Stuffing and De-stuffing Charges at CFS and other Port Facilities

Sl. No.	Description	Rate per Container (₹)	
		20'	40' and above
1	For half a container load	1380	2250
2	For full container load	2760	4500

- (v) The stevedoring charges presently levied by the private Stevedores amount to ₹ 7500 for 20' and ₹ 11250 for 40' containers. (Copies of relevant bills from the major stevedores are furnished). The stevedoring charges are paid by the Custom House Agents (CHAs) representing the owners of UB, who in turn add up the same in their consolidated bills to the owners of UB for clearance of the consignment from the Port. This payment to the private stevedores by the owners of UB is entirely saved on account of the Port taking over the stevedoring exclusively on its own. However, certain additional expenditure incurred by the Port due to such taking over of stevedoring would have to be borne by the users as approved by the Board.
- (vi) As per the Resolution of the Board dated 28 December 2012, the de-stuffing charges proposed for UB containers is at 150% of the existing stuffing/ de-stuffing charges of containers i.e. ₹ 4140 for 20' UB containers as against existing rate of ₹ 2760 for 20' FCL and ₹ 6750 for 40' and above UB containers as against existing rate of ₹ 4500 for 40' FCL containers, post taking over of stevedoring of UB containers by the Port Trust. The additional de-stuffing charges proposed for the UB containers amount to ₹ 1380 for 20' containers and ₹ 2250 for 40' and above containers resulting in net savings to the owners of UB of ₹ 6120 (7500 – 1380) for 20' and ₹ 9000 (11250 – 2250) for 40' and above containers. All other charges; 'Storage Charges on Containers' and 'Storage Charges on the De-stuffed Personal Effects' at 5.2.2 and 5.2.5 respectively of Chapter - V, Container Related Charges approved by the Authority vide Order dated 1 April 2013 will remain unchanged.
- (vii) The details of UB containers handled at Cochin Port are furnished below:
- | Volume and Productivity of UB Containers | | | |
|---|----------------------------------|------------------------------------|---|
| Year | Volume
(Boxes / TEUs) | Port Labour
Gangs (No.) | Productivity per
Gang Shift
(TEUs) |
| 2013-14 (Apr-Nov) | 858 / 1129 | 174 | 6.5 |
| 2012-13 | 2357 / 2843 | 460 | 6.2 |
| 2011-12 | 1677 / 2110 | 319 | 6.6 |
- (viii) The Port CFS is operated in two seven - hour shifts unlike the UB Shed where the operations are limited to a single day - shift. The Port supplies one Fork Lift Truck (FLT) free of charge per port labour gang for UB containers when they are stevedored by the private stevedores engaging port labour, which results in hiring of one additional FLT per port labour gang by the stevedores. At the average output of 6 TEUs per gang shift and considering that the UB container is 100% foreign, the average cost incident to such hiring at ₹ 588 per hour per FLT is ₹ 686 per TEU ($588 \times 7/6$). However, when the Port takes over the stevedoring of UB containers, two FLTs will be deployed with the port labour gangs engaged for de-stuffing. Therefore, the expenditure of deploying one additional FLT per port labour gang at ₹ 686 per TEU has to be borne by the Port. The private stevedores are also employing one Foreman and one Gear man for the operations. This is important since the UB is highly sensitive, and requires delicate handling. The Port Trust when it takes over the stevedoring of UB containers will need to deploy at least two supervisory/ operational staff exclusively for taking care of the operations. The additional expenditure for such deployment would be about ₹ 3600 per shift which translates into ₹ 600 per TEU at the average output of 6 TEUs per gang shift. Hence, the additional cost incidence of taking over the stevedoring of UB containers exclusively by the Port Trust would be ₹ 1286 (686+600) per TEU. The additional de-stuffing charges at ₹ 1380 for 20' containers and ₹ 2250 for 40' and above containers are, therefore, proposed considering the TEU ratio of 1.3 to cover the additional cost incurred without adding any return. The net savings to the owners of UB would be ₹ 6120 for 20' and ₹ 9000 for 40' and above containers at the current stevedoring rates as stated above.
- (ix) The Port CFS is under modification for consolidation of UB container operations and the entire UB operations will shift to the CFS in a month's time.

- (x) (a) The Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004, notified by the Tariff Authority for Major Ports vide G. No.39 dated 31.03.2005 in exercise of the policy directions issued by the Government of India under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, provides for levy of tariff on ad-hoc basis till the rate is finally notified by the Authority. The ad-hoc rates proposed to be operated in the interim period are derived from the existing notified tariffs in conformity with the Guidelines.
- (b) The Cochin Custom House Agents Association (CCHAA), the sole representative of the user community of owners of UB has agreed to the proposal of increasing the de-stuffing charges of UB containers to ₹ 4140 for 20' and ₹ 6750 for 40' and above containers, post taking over of stevedoring by COPT. The Memorandum of Understanding (MoU) between COPT and the CCHAA on the de-stuffing charges applicable for UB containers post taking over of stevedoring by Cochin Port Trust is furnished.
- (xi) The revised de-stuffing charges proposed for UB containers is shown below. The charges for half a container load are also proposed in line with the prevailing notified tariff. The 'Notes' to the prevailing 'Stuffing and De-stuffing Charges at CFS and other Port Facilities' at 5.2.1 of Chapter - V, Container Related Charges of the Scale of Rates of Cochin Port are also retained as such.

De-stuffing Charges for UB Containers

Sl. No.	Description	Rate per Container (₹)	
		20'	40' and above
1	For half a container load	2070	3375
2	For full container load	4140	6750

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.
2. In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.

3.2. Since the Port is intending to commence this service by the last week of January 2014, the COPT has requested this Authority to approve levy of revised de-stuffing charges for containerized unaccompanied baggage as proposed above on ad-hoc basis with immediate effect, considering the consent given by potential users of the service.

4. While acknowledging the proposal, the COPT was informed vide our letter dated 18 February 2014 that the proposal for levy of the proposed Stuffing and De-stuffing charges on unaccompanied baggage on adhoc basis will be subject to final approval of this Authority.

5.1. On a preliminary scrutiny of the proposal, the COPT was requested to furnish the requisite information/clarifications on a few points vide our letter dated 3 February 2014. The COPT has responded vide its e-mail dated 6 February 2014. A summary of the queries raised by us and the corresponding replies furnished by the COPT is tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i)	The charges for stuffing/ destuffing prescribed in the existing SOR of COPT approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013 is for stuffing and destuffing containers at CFS and other Port Facilities. It is relevant to mention here that the charges for stuffing/ destuffing was originally approved by the Authority vide its Order No.TAMP/40/2007-COPT dated 16 June 2010 and is applicable for Stuffing and De-stuffing services	It is submitted that the charges for stuffing/ de-stuffing prescribed in the existing Scale of Rates of COPT approved vide Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April 2013 are for stuffing and de-stuffing containers at CFS and other port facilities as noted by the Authority. Also, the tariff for stuffing and de-stuffing of containers under the Schedule 5.2.1 and the charges prescribed are applicable for stuffing and de-stuffing services provided to all categories of containers

	<p>offered at CFS and Other Port Facilities based on the proposal of the COPT. In the last general revision Order of the COPT, in view of the proposal of COPT to maintain status quo in the then applicable rates, the charges for stuffing and destuffing approved in the Order dated 16 June 2010 have been reinstated in the existing SOR approved in the general revision Order dated 1 April 2013 as proposed by the COPT. On perusal of the cost statement attached as Annex - I to the Order dated 16 June 2010, it can be seen that all the relevant cost elements of providing stuffing/ de-stuffing service as estimated by the COPT viz. cost of gangs engaged, cost of services of light duty Forklift Truck, cost of office staff and supervisory staff and overhead allocation were considered for arriving at the existing tariff. Since the existing SOR already prescribes the rate for stuffing and destuffing covering the above mentioned cost elements as estimated by the COPT and also recognising that the existing rate as per Schedule 5.2.1 is applicable for stuffing and destuffing services provided at CFS and other port facilities which means it will apply to stuffing and destuffing services provided at CFS, baggage shed or any other port facilities, the COPT to explain reasons for filing the current proposing seeking revised rates for UB container.</p>	[including Unaccompanied Baggage (UB) containers] whether they are handled at the CFS or any other port facility. In this regard, it is clarified that, as explained in the proposal, the UB containers are de-stuffed at the Baggage Shed, a facility separate from the CFS, through private stevedores engaging port labour. The COPT Board has approved taking over the stevedoring of UB containers exclusively by the port trust from the private stevedores, which would significantly reduce the cost of handling for the owners of UB. The port is already stevedoring cargo containers at the CFS. Since the taking over of stevedoring of UB containers by the port trust exclusively on its own involved certain additional expenditure, revised rates for UB containers were approved by the Board. The proposal to the Authority for revised de-stuffing charges for UB containers at 150% of that of cargo containers was filed in this light.
(ii)	<p>The current proposal of the COPT seeking approval of the proposed rate for stuffing and destuffing of UB containers at 150% of the existing rate for stuffing and destuffing charges is not supported with any cost details to support the proposed rate. If the COPT proposes to provide any additional services for stuffing and destuffing of UB containers which are not covered in arriving at the existing tariff for stuffing and destuffing then if necessary, COPT to consider filing a proposal listing down the additional services to be provided to this category of containers with their cost details and support it with cost statement to justify the proposed rate.</p>	The port supplies one Fork Lift Truck (FLT) free of charge per port labour gang for UB containers when they are stevedored by the private stevedores engaging port labour at the Baggage Shed, which results in hiring of one additional FLT per port labour gang by the stevedores. It may be noted that the port supplies two FLTs free of charge per port labour gang for cargo containers at the CFS, which are stevedored by the port directly. At the average output of 6 TEUs per gang shift and considering that the UB is 100% foreign, the average cost incidence of such hiring at ₹ 588 per hour per FLT is ₹ 686 per TEU ($588 \times 7/6$). However, when the port takes over the stevedoring of UB containers, two FLTs are to be deployed with the port labour gangs engaged for de-stuffing. Therefore, the expenditure of deploying one additional FLT per port labour gang at ₹ 686 per TEU has to be borne by the port. The private stevedores also employ one Foreman and one Gear man for the UB considering the requirement of delicate handling. When COPT takes over the stevedoring of UB containers it will need to deploy atleast two supervisory/ operational staff exclusively for taking care of the operations. The additional expenditure for such deployment would be about ₹ 3,600 per shift which translates into ₹ 600 per TEU at the average output of 6 TEUs per gang shift. Hence, the additional cost incidence of taking over the stevedoring of UB containers exclusively by the COPT would be ₹ 1286 ($686+600$) per TEU. The additional de-stuffing charges at ₹ 1380 for 20' containers and ₹ 2,250 for 40' and above containers are therefore proposed considering the TEU ratio of 1.3 to cover the additional cost incurred without adding any return. As

		submitted in the proposal to the Authority, the net savings to the owners of UB would be ₹ 6120 for 20' and ₹ 9000 for 40' and above containers at the current stevedoring rates, for which Bills have been submitted at Annexure 1 of the Tariff proposal.
(iii).	Clause 2.17.1. to 2.17.2. of 2005 guidelines stipulate that whenever a tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal and simultaneously propose to levy the proposed rate on ad hoc basis till the final rate is notified subject to certain conditions prescribed in clause 2.17.3 of the guidelines. As stated earlier, the existing Scale of Rates of COPT already prescribes a tariff for stuffing and destuffing of containers under the Schedule 5.2.1. and the charges prescribed is applicable for stuffing and destuffing services provided to all categories of container (including Unaccompanied Baggage containers) whether it be handled at the CFS or any other port facilities. That being so, the COPT to explain as to how can its proposal for seeking approval of the proposed rate on ad hoc basis complies with provision of clauses 2.17.1 to 2.17.2 of the 2005 tariff guidelines which is applicable only when a tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates.	The provisions for levy of tariff on ad hoc basis of the 'Guidelines for Regulation of Tariff at Major Ports, 2004' were referred to since the proposal involved taking over exclusively the stevedoring of UB containers by the port trust from the private stevedores, which is a new service to be provided by the port for UB containers. Since the new service of providing stevedoring involved additional expenditure, the de-stuffing charges of UB containers were proposed at 150% of that of cargo containers towards covering the additional expenditure incurred as explained above. Also, as required under the Guidelines, agreement to the ad hoc rate proposed to be operated in the interim period was obtained from the sole representative of the owners of UB, the Cochin Custom House Agents Association (CCHAA) through a Memorandum of Understanding (MOU) on the de-stuffing charges applicable for UB containers post taking over of stevedoring by COPT, which was attached at Annexure II of the Tariff proposal. The MOU recognizes that COPT intends to consolidate the de-stuffing operations of containerized UB at the port CFS and to take over the stevedoring of UB containers exclusively from the private stevedores with significant reduction in the cost of handling for the owners of UB.

5.2. Based on the above submission, the COPT has requested to take up its proposal.

6. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the COPT proposal dated 10 January, 2014, our letter dated 3 February, 2014 and COPT's response dated 5 February, 2014 were forwarded to the India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) and concerned users/ user organisations including the Stevedores Association seeking their comments. The IGPL vide its e-mail dated 7 April, 2014 has stated that they have no objection to the proposal. No comments are received from any of the users/ user organisations and the Stevedores Association.

7. On a further scrutiny of the proposal, the COPT was requested vide our letter dated 12 August 2014 to furnish additional information/ clarifications. The COPT vide its letter dated 14 August 2014 has furnished its reply. A summary of the queries raised by us and reply furnished by COPT thereon is tabulated here below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by COPT
(i).	As pointed out in our query dated 3 February, 2014, all the relevant cost elements of providing stuffing/ de-stuffing service as estimated by the COPT viz. cost of gangs engaged, cost of services of light duty Forklift Truck, cost of office staff and supervisory staff and overhead allocation were considered for arriving at the existing tariff in the Order No.TAMP/49/2011-COPT dated 1 April, 2013. In this context, the COPT to establish that the increase in tariff by the COPT for UB containers will not result in double recovery of the same costs.	Even though, the relevant cost items have been considered for arriving at the existing tariff for stuffing and destuffing of containers as pointed out by the Authority, the present proposal for increasing the tariff for UB Containers will not result in double recovery of the same costs. This is primarily because the CFS activity at the time of the General Revision Order in April, 2013 and as of now is in deficit. The Port Trust has not been able to recover the costs involved at the CFS through a tariff hike due to the requirement of being competitive especially when the Container Terminal operations shifted to Vallarpadam, across the channel, from Willingdon Island, where the CFS is situated.
(ii).	The port has clarified that it supplies two Fork Lift	The Hon Authority's observation is noted. In this regard,

	Trucks (FLTs) per labour gang for cargo containers at the CFS which are stevedored by port directly. This means that the charges for stuffing/destuffing at CFS or at any other port facilities include service of providing two FLTs. If that be so, the proposal to recover the cost of second FLT for UB containers needs justification.	it is submitted that due to Customs requirements and due to the compulsions of certain labour practices involving the private Stevedores, the UB Containers used to be de-stuffed at a separate facility (Baggage Shed) away from the CFS, where the operations were carried out by private Stevedores. Even though the de-stuffing charges for all Containers including UB were recovered at the same rate as per the SoR ordered by the Authority, the arrangement was that the Port would supply one FLT for the operations, and the Stevedores will hire other equipments as per requirements. Often, the Stevedores had tie ups with the UB Agents, and the de-stuffing was carried out as per such arrangements. The Port Trust took initiative in suppressing certain restrictive labour practices, and the taking over of Stevedoring of UB Containers had the objective of reducing the cost of operations for the owners of UB by bringing the operations under an approved and notified tariff. As already elaborated in the proposal, the taking over of Stevedoring by the Port has resulted in savings of ₹ 6,120 and ₹ 9,000 for 20' and 40' UB Containers respectively. The integration of UB with the CFS was done with the specific approval of the Customs who required segregation of the CFS with separate procedures for UB Containers distinct from the cargo Containers handled at the CFS. The integration of UB with the CFS operations also enabled the Port to exercise greater control over the cost to the user and suppression of unhealthy trade practices. The Port Trust proposed for additional charges for UB containers for covering the incremental cost at the CFS in terms of providing exclusive facility at the CFS, equipment supply and special supervision.
(iii).	It is understood from the proposal that stevedoring services for UB containers were being provided at baggage shed by private stevedore by deploying the port labour. COPT to clarify the tariff arrangement followed by the Private Stevedores and whether it is as per the rates approved by the Authority in the SOR of the COPT.	The tariff arrangement followed by the private Stevedores has been already enclosed in the proposal to the Authority. For ease of reference, it is again stated that the private Stevedores were recovering ₹ 7,500 for 20' and ₹ 11,250 for 40' UB Containers as de-stuffing charges apart from the Port charges notified by the Authority. The tariff arrangements of the private Stevedores were not governed by the SOR of COPT approved by the Authority, and were only derived out of mutual agreements.
(iv).	The tariff collected by COPT for stuffing / destuffing of UB containers handled previously by Stevedore to be indicated. COPT to confirm it is as per the rates prescribed in the SOR.	The de-stuffing charges for UB Containers were recovered by the Port Trust at ₹ 2760 for 20' and ₹ 4500 for 40' UB Containers, which is as per the SoR ordered by the Authority. With effect from 28.01.2014 the Port started collecting the following revised de-stuffing charges on adhoc basis subject to the approval of the Authority:-

Sl. No.	Description	Rate per container (₹)	
		20'	40' and above
1.	For half a container load	2070	3375
2.	For full container load	4140	6750

(v).	The COPT proposes to consolidate the services of stuffing/ destuffing of UB containers (provided at baggage shed) now at the CFS. Para 4 of the copy of the agenda items considered by COPT Board states that there will be no separate allotment of gangs for containerised cargo and UB containers. The same gang is expected to handle both according to availability. In the above circumstance of proposed rationalisation/ consolidation, the cost of providing the service should reduce. That being so, the COPT to justify the proposed increase of 50% in the existing charge prescribed for stuffing/ destuffing of containers for destuffing of UB containers.	As already clarified above, the integration of UB Containers with the CFS was an initiative taken by the Port to suppress restrictive labour practices and monopolistic trade practices which were prevalent in the handling of UB Containers by the private Stevedores at the separate facility for UB Containers. The integration of the UB containers at the CFS required the Port to segregate a portion of the CFS with separate access controls as per the Customs requirements. The facility also demanded exclusivity in providing an examination area for Personal Baggage. Unlike in the case of the separate UB facility away from the CFS, where the same set of labourers could not attend to both the CFS and UB work, now the operations being consolidated at the CFS, one set of labourers can attend to both the work. However, this does not mean that the cost of labour has reduced since the productivity of the labourers remains similar to the earlier case of separate facilities for cargo and UB at around 6 TEUs per gang shift in the pre and post integration phases. The proposed increase of 50% in the existing tariff for de-stuffing UB Containers is towards covering the additional cost incurred in taking over the Stevedoring of UB Containers, which included providing exclusive operational facility at the CFS, providing additional FLT free of cost and providing additional staff for supervision considering the sensitivity of UB.
(vi).	Additional revenue likely to accrue from the proposed tariff item to be furnished for the year 2014-15, 2015-16 and 2016-17.	Cochin Port handled 1525 TEUs of UB in 2013-14. The volume of UB is not expected to increase in any significant manner over the years. Therefore, the volume of UB for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 is considered static at 1500 TEUs per annum. The additional revenue likely to accrue from the proposed additional tariff of ₹ 1380 for 20' and ₹ 2250 for 40' UB Containers is ₹ 18.93 lakhs per year for all the three years at the present level of tariff and the current TEU ratio of 1.3. It is also submitted before the Hon Authority that even with such additional revenues, the CFS activity is in deficit.

8. A joint hearing in this case was held on 14 August 2014 at the COPT premises. At the joint hearing, the COPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

10. With reference to the totality of the information obtained during the proceedings of this case, the following position emerges:

- (i) The proposal filed by the Cochin Port Trust (COPT) for revision of de-stuffing charges for Unaccompanied Baggage (UB) containers arises in view of the port taking over the stevedoring operations of UB containers from January 2014 which was till then carried out by private stevedores as reported by the COPT.

- (ii) (a) The existing Scale of Rates (SOR) of the COPT prescribes charges for stuffing and de-stuffing containers at CFS and other Port Facilities. Cargo containers at the CFS are stevedored by the port itself whereas the UB containers which related to personal effects of the Non Resident Indians were being stevedored by private stevedores at baggage shed.
- Under the arrangement prior to the port taking over the stevedoring operations of UB containers, port supplied one Fork Lift Truck (FLT) free of cost with one gang to private stevedores for de-stuffing operations of UB containers. The private stevedores separately hired one additional FLT and also engaged additional operational staff. But, with the COPT taking over exclusively the stevedoring operations of UB containers from the private stevedores from January 2014, the port is required to deploy one additional FLT which otherwise would have been made available to the private stevedores and also engage at least two additional supervisory/ operational staff exclusively for taking care of the de-stuffing operations. It is in this context that the port has filed the current proposal for prescription of separate rates for de-stuffing of UB containers at 50% more than the existing stuffing / destuffing charges prescribed in its Scale of Rates.
- (b) The port has emphatically confirmed that there is no double recovery of cost on account of revision sought in the rate for UB containers. As rightly stated by the COPT, the cost statement for CFS activity reflected an aggregate deficit position to the tune of ₹ 23.37 crores for the years 2012-13 to 2014-15 during the last general revision Order of the port in April 2013. The cost statement for port as a whole also reflected a deficit position. But, the port had not sought any increase in the tariff which was approved by this Authority for reasons stated in the April 2013 tariff Order.
- (c) It is also relevant here to state that the Cochin Custom House Agents Association (CCHAA), the sole representative of the user community of owners of UB has consented the proposed revision in the rate of the UB containers. The copy of Memorandum of Understanding (MOU) dated 8 January 2014 between COPT and CCHAA substantiates the proposed tariff arrangement.
- (iii) (a) The Stuffing and De-stuffing Charges at CFS and other Port Facilities prescribed in the existing Scale of Rates (SOR) of COPT are ₹ 1380/- and ₹ 2250/- for 20' and 40' respectively for a half container load and ₹ 2760/- and ₹ 4500/- for 20' and 40' respectively for a Full Container Load (FCL). The COPT has now proposed a separate schedule of rate for de-stuffing of UB containers at 1.5 times the existing rate i.e. ₹ 2070/- and ₹ 3375/- for 20' and 40' respectively for a half container load and ₹ 4140/- and ₹ 6750/- for 20' and 40' respectively for a FCL. Thus, the increase proposed by the port in the existing charges for de-stuffing of UB containers on account of the port taking over the stevedoring operations of UB containers is ₹690 for 20' a half container load, ₹ 1380 for 20' FCL.
- (b) The port has justified the basis adopted for considering 50% increase over the existing de-stuffing charges of UB containers. The increase proposed is mainly to compensate the port towards cost for supply of one additional Fork Lift Truck (FLT) and at least two supervisory/ operational staff exclusively for taking care of the de-stuffing operations of UB container considering delicate handling of this category of containers. The cost for services of fork lift is adopted at the level of ₹ 588 per hour as prescribed in its existing SOR of the port. Considering average output of 6 TEUs per gang shift which is supported with the gang output at CFS achieved in the past three years of 2011-12 to 2013-14, seven hours working at CFS and reckoning UB containers are 100% foreign, the average incremental cost of deployment of one FLT is computed by the COPT at ₹ 686 per TEU (i.e. 588*7/6).

The additional expenditure for deployment of at least two supervisory/ operational staff exclusively for taking care of the operations in lieu of one Foreman and one Gear man being deployed by private stevedores is considered by the COPT at c 3600 per shift translating into ₹ 600 per TEU at the average output of 6 TEUs per gang shift. Thus, the aggregate additional cost of taking over the stevedoring of UB containers exclusively by the COPT is arrived at ₹1286 (686+600) per TEU. Based on the above additional cost, the port has proposed an

increase of ₹ 1380 increase in the de-stuffing of 20' FCL container applying 50% increase over the existing rate (i.e. ₹ 2760 * 50% = ₹ 1380).

It is seen that the cost justification furnished by the port is for ₹ 1286 per TEU as against increase of ₹ 1380 per TEU sought by the port.

Notwithstanding the minor difference of ₹ 94 per TEU which remains unexplained by the port, recognising the fact that the cost statement for CFS activity reflected a substantial deficit of ₹ 23.37 crores for the years 2012-13 to 2014-15 during the last general revision Order in April 2013 and also keeping in view the fact that the concerned user association CCHAA has given consent to the proposed rate which is also supported with an MOU dated 8 January 2014 entered between the sole user availing the facility of de-stuffing of the UB and the COPT and also recognising that other users like Cochin Steamer Agents Association (CSAA) and India Gateway Terminal Private Ltd. (IGTPL) have also agreed to the proposed rate and that there has not been any objection from any other association or users, this Authority is inclined to approve the proposed rates.

- (c) The two conditionalities proposed by the port to govern the application of the proposed rates are similar to the conditionalities prescribed in the existing SOR under Schedule 5.2.1. for stuffing and de-stuffing charges at CFS and other port premises and hence are incorporated in the separate schedule of rate for de-stuffing of UB containers as well. The existing title of the schedule 5.2.1. – Stuffing and De-stuffing charges at CFS and other Port Facilities” is slightly modified by adding the words “other than UB containers” to avoid any ambiguity as a separate schedule for de-stuffing charges for UB containers is inserted in existing SOR of COPT.
- (iv) As per Clause 2.17.1. to 2.17.3. of 2005 guidelines whenever a tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal and simultaneously propose to levy the proposed rate on ad hoc basis till the final rate is notified subject to the condition that the adhoc rates are consented by concerned users.

The COPT has stated that the proposed rates were implemented from 28 January 2014 simultaneously along with filing proposal to this Authority. As stated earlier, it has furnished documents substantiating consent of the reportedly sole representative of the user community of UB containers viz., Cochin Custom House Agents Association (CCHAA), to the proposed rate. Even the BOT operator India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL), and Cochin Steamer Agents Association have agreed to the proposed rate.

There has been no objection from any users/ user associations about the proposed rate reportedly levied by the port on adhoc basis since 28 January 2014. Clause 2.17.4. of the tariff guidelines of 2005 enables this Authority to recognize the interim rate adopted in an ad-hoc manner retrospectively unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively. Since the proposed rate levied by the COPT is not found to be excessive of the final rate approved by this Authority, and recognizing that user community has agreed on the subject proposal, the action of COPT of implementing the proposed rate on adhoc basis from 28 January 2014 is recognized as such.

- (v) The tariff guidelines stipulate a tariff validity cycle of 3 years. Since the rate approved will be inserted under the existing SOR of COPT, it is appropriate to prescribe the validity of it co-terminus with the validity of the existing SOR.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves

- (i) insertion of the following Schedule 5.2.2. - De-stuffing Charges of UB containers under Schedule 5.2. under Chapter - V, Container Related Charges of the existing Scale of Rates of Cochin Port:

“5.2.2. De-stuffing Charges of UB Containers

Sl. No.	Description	Rate per Container (₹)	
		20'	40' and above
1.	For half a container load	2070	3375
2.	For full container load	4140	6750

Notes:

1. A container, which is stuffed or de-stuffed, 50% or less of its normal capacity, is treated as half a container.
3. In the event of stuffing/de-stuffing of cargo necessitated for topping up of the container, examination, accounting or proper stacking, and such stuffing/de-stuffing results in 50% or less than 50% of the cargo being stuffed/de-stuffed, only 50% of the stuffing/de-stuffing charges will be collected in such cases.”
and

(iii) replacement of the title of existing schedule 5.2.1. under Schedule 5.2. under Chapter - V, Container Related Charges of the existing Scale of Rates of Cochin Port with the following title:

“5.2.1. Stuffing and De-stuffing charges (other than UB containers) at CFS and other Port Facilities.”

10.2. Since the COPT is already levying the proposed rates upon rendering of the service, the approved rate comes into effect immediately from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force till validity of the existing SOR of the COPT.

10.3. The proposed rates levied by the COPT on adhoc basis from 28 January 2014 till the rate approved in this case comes into effect, is recognized by this Authority.

10.4 The COPT is advised to suitably amend its Scale of Rates.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2014]